Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7164**

17. Wahlperiode 27. 09. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6976 –

Inselbahnhof Lindau

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Debatte um den Erhalt des Lindauer Hauptbahnhofs – ein auf der Insel Lindau liegender Kopfbahnhof – hat sich in jüngerer Zeit zugespitzt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) will bis Ende 2011 eine Entscheidung über den Erhalt dieses Bahnhofs oder seinen Ersatz durch einen neuen Bahnhof im Stadtteil Reutin (auf der Bahnstrecke Richtung Bregenz) herbeiführen. Im Lindauer Stadtrat und den dortigen Medien kursieren Überlegungen nach einem Bürgerentscheid über diese Frage in der Stadt Lindau. Am 14./15. Oktober 2011 findet in Lindau ein verkehrspolitischer Kongress zu dem Thema und zu Parallelen zwischen der Bahnhofsproblematik in Stuttgart und in Lindau statt.

Die DB AG, die Bayerische Landesregierung und die Stadt Lindau verkündeten am 28. April 1997, den Inselbahnhof Lindau aufgeben und einen neuen Lindauer Hauptbahnhof im Lindauer Stadtteil Reutin errichten zu wollen. Das Bahngelände auf der Insel sollte verkauft und auf dem Bahnhofsgelände möglicherweise ein Kongresszentrum gebaut werden. Einen Hintergrund bildeten dabei die damaligen „21er-Projekte“ der Bahn und die Bahnprivatisierung. Ein Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 lag nahe, zumal zum damaligen Zeitpunkt in Frankfurt (Frankfurt 21) und München (München 21) vergleichbare Projekte zur Umwandlung von Kopfbahnhöfen und zur Bebauung des dann frei werdenden Geländes vorlagen.

In Lindau, wie bei den genannten Projekten in den anderen Städten, entwickelte sich in der Folgezeit gegen das Vorhaben der Aufgabe des Inselbahnhofs erheblicher Widerstand, der vor allem von der 1998 neu gegründeten „Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof“ und der Bunten Liste Lindau – aber auch von Mitgliedern von CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD – getragen wurde und wird. Im Jahr 1998 sprachen sich in einer Umfrage 74 Prozent der Lindauer für den Beibehalt des Inselbahnhofs aus. Im selben Jahr fand in Lindau der Kongress „Bock auf Bahnhof“ statt. Im November 1998 wurde das vom Stadtrat beauftragte Gutachten der „Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung“ in Nürnberg veröffentlicht, in dem der Erhalt und Umbau des Inselbahnhofs empfohlen wurde.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. September 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im März 2004 veranstaltete die Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB“ die Tagung „150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn – Lasst die Kirche im Dorf und den Bahnhof auf der Insel“. Zum selben Zeitpunkt wurde das Buch „Inselkrimi Bahnhof Lindau“ vorgestellt. Durch die vielfältigen Aktivitäten konnte der noch in den 1990er-Jahren geplante Abriss des Inselbahnhofs zunächst verhindert werden.

Zwischen 2005 und 2010 verstärkte die DB AG den Druck zur Aufgabe des Inselbahnhofs weiter. Sie unterließ die eigentlich erforderlichen Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen in das bestehende Bahnhofsgebäude und in den Bahnanlagen auf der Insel und zur Insel (Bahndamm). In die gleiche Richtung wirkten ständig verlängerte Zeiten mit geschlossenen Schranken bei den Bahngleisen, die zwischen Festland und Insel im Stadtgebiet liegen, sodass die Zeiten mit uneingeschränktem Zugang zur Insel für den Autoverkehr massiv reduziert wurden. Die von Management der DB AG und der Stadt Lindau geführten Verhandlungen kamen nicht vom Fleck.

Am 30. Mai 2011 verkündeten zwei Vertreter der DB AG Bayern gegenüber dem Lindauer Stadtrat zur Überraschung aller, die Bahn halte zwar am Projekt Reutin fest, wolle diese Entscheidung aber nicht (mehr) gegen den Willen der Stadt Lindau durchsetzen. Die Stadt müsse binnen kurzer Zeit – bis November 2011 – eine Entscheidung fällen. Begründet wurde dieser plötzliche Zeitdruck damit, dass die Bahn ab 2012 in ein elektronisches Lindauer Stellwerk und die Elektrifizierung der Bahnstrecke München über Memmingen nach Lindau investieren wolle. Zudem erklärte die DB AG auf der Lindauer Bürgerversammlung vom 7. Juli 2011, dass ihrer Erkenntnis nach der rund 500 Meter lange Eisenbahndamm vom Stadtteil Aeschach zum Stadtzentrum auf der Insel saniert werden müsse.

Die Wende bei der DB AG kann im Zusammenhang mit der neuen Situation beim Projekt Stuttgart 21 gesehen werden, gegen das der Widerstand anhält. Auch in Lindau wird das Thema Inselbahnhof voraussichtlich zu einem bestimmenden Moment bei den kommenden Wahlen: im Februar 2012 sind Lindauer Oberbürgermeisterwahlen.

Die DB AG plant bis zum Jahr 2017 die Elektrifizierung der Strecke München–Geltendorf über Memmingen bis Lindau. Die dort verkehrenden Eurocity-Züge München–Lindau–Zürich sollen danach von heute täglich acht Zugbewegungen auf dann täglich 18 Zugbewegungen gesteigert werden, wie die DB AG auf der Lindauer Bürgerversammlung vom 7. Juli 2011 erklärte. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 geht zusätzlich davon aus, dass die Zahl der täglich dort verkehrenden Güterzüge infolge davon von heute drei Zügen auf dann 18 tägliche Züge gesteigert werde.

Zuletzt schlug das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie am 5. August 2011 unter finanziellen und planerischen Vorbehalten als eventuellen Kompromiss vor, in Lindau-Reutin einen Bahnhalt für Nahverkehrszüge der ÖBB-Personenverkehr AG und in die Schweiz sowie für die Eurocity-Züge (wieder) zu eröffnen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit Bundestagsdrucksache 13/6149 wurde in Ergänzung der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages verbindlich festgelegt, dass in den Verantwortungsbereich des Bundes lediglich Fragen der Gesetzgebung, der Eisenbahnverkehrsverwaltung und der Gemeinwohlverpflichtung nach Artikel 87e des Grundgesetzes fallen. Sämtliche Geschäftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erbringen und Vermarkten von Eisenbahnverkehrsleistungen, dem Betreiben und Vermarkten der Eisenbahninfrastruktur sowie interne organisatorische Entscheidungen liegen hingegen im Verantwortungsbereich der DB AG. Bei den gestellten Fragen handelt es sich in den meisten Fällen um einen dem unternehmerischen Bereich zuzuordnenden Sachverhalt. Eine Ablehnung der Beantwortung der Frage mit Verweis auf die Bundestagsdrucksache 13/6149 ist aus Sicht des

Bundes somit gerechtfertigt und ist in der Vergangenheit bisher auch für alle anderen dem unternehmerischen Bereich zuzuordnenden Fragen praktiziert worden.

1. Ist die Bundesregierung in die Pläne zur Aufgabe respektive Neugestaltung des bestehenden Hauptbahnhofs in Lindau involviert?

   Wenn ja, welche Haltung verfolgt sie hinsichtlich der bestehenden alternativen Projekte (Erhalt und Modernisierung des Inselbahnhofs versus Neubau eines Hauptbahnhofs in Reutin)?

Nein.

2. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Zeitgewinne für Reisende ein, die auf der Verbindung Zürich–München verkehren, wenn der Hauptbahnhof Lindau von der Insel auf das Lindauer Festland und dort in den Stadtteil Reutin verlegt wird?

3. Wie hoch sind die Zeitverluste einzuschätzen, die diejenigen Fahrgäste erleiden, die als Ziel ihrer Bahnfahrt die Insel Lindau haben und die im Fall der Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofs nach Reutin dort umsteigen und mit Bus, Taxi oder eventuell mit einem Nahverkehrszug auf die Insel fahren müssen?

4. Verfügt die Bundesregierung über Zahlen derjenigen Fahrgäste, die Lindau im Fernverkehr durchfahren, verfügt sie über die Zahlen derjenigen Fahrgäste, die Lindau als Ziel bzw. Startpunkt ihrer Bahnreise haben (bitte ggf. jeweils angeben), und über welche Zahlen verfügt sie bezüglich jener Fahrgäste, die in Lindau in die EC-Züge oder aus diesen in andere Züge umsteigen?

5. Wie bewertet die Bundesregierung eine mögliche Aufgabe des Hauptbahnhofs auf der Lindauer Insel vor dem Hintergrund, dass Lindau – und hier insbesondere die Insel – für den Tourismus attraktiv ist und bisher den Vorteil hat, mit Schienendirektverbindungen aus vielen Regionen erreicht werden zu können?

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Varianten Aufgabe des Bahnhofs auf der Insel und Beibehaltung eines Nahverkehrsbahnhofs auf der Insel mit neuem Hauptbahnhof in Reutin im Kontext des Projekts einer Bodensee-S-Bahn?

Die Fragen 2 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

7. Ist die DB AG verpflichtet, bei Beibehaltung des Lindauer Hauptbahnhofes im Stadtzentrum der Insel die Erlöse aus möglichen Immobilienverkäufen (rund 2 Hektar des bisherigen Hauptbahnhofsgeländes auf der Insel und rund 15 Hektar des bisherigen Güterbahnhofsgeländes im Stadtteil Reutin) für Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt zu verwenden?

   Wenn nein, warum nicht?

Nein.

Eventuelle Veräußerungserlöse verbleiben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jeweiligem Eigentümer.

8. Welche Mittel des Bundes stehen der DB AG grundsätzlich offen, wenn sie den Lindauer Hauptbahnhof im Stadtzentrum der Insel belässt und dessen Jugendstilgebäude von 1921 von Grund auf saniert sowie die Gleisanlagen samt Stellwerkstechnik durch moderne Anlagen ersetzt?

   Welche Mittelzusagen gibt es ggf. bereits?

Der Bund stellt im Rahmen der mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU, d. h. DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH) abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einen jährlichen Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro für Investitionen im Bestandsnetz zur Verfügung. Die EIU erhalten durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden.

Darüber hinaus gibt es keine weiteren Mittelzusagen.

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach der Bahndamm zur Insel sanierungsbedürftig ist?

   Wenn ja, welche Arbeiten müssen durchgeführt werden, und welche Kosten fallen dafür voraussichtlich jeweils an?

Nein.

10. Sollte ein Sanierungsbedarf des Bahndamms vorliegen, ist dies aus den der DB AG über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vom Bund bereitgestellten Mittel zu finanzieren (Begründung)?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen. Soweit es sich um Ersatzinvestitionen handelt sind diese aus der LuFV finanzierungsfähig.

11. Kann die DB AG aus rechtlicher Sicht für die Sanierung des Bahndamms von der Stadt Lindau eine Kostenbeteiligung verlangen?

Nein. Auf gesetzlichen Grundlagen nicht.

12. Ist es technisch wie juristisch möglich, die Bahnübergänge Hasenweidweg, Laubeggengasse, Langenweg und Bregenzer Straße mit automatischen Schließanlagen zu versehen, die eine deutliche Verkürzung der dortigen Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer bewirken und eine Über- oder Unterführung der Straßen überflüssig machen würden?

13. Ist es nach Erkenntnissen der Bundesregierung bei Beibehaltung des Inselbahnhofs für die weitere Betriebsführung notwendig, die Betankungsanlage für Dieselloks in den Ortsteil Reutin zu verlagern, wie die DB AG am 7. Juli 2011 erklärte, und wenn ja, warum?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. Unter welchen Voraussetzungen ist die DB AG verpflichtet, den Anwohnerinnen und Anwohnern in Lindau-Aeschach an dieser neu elektrifizierten Strecke bis zum Bahnübergang Lindau-Langenweg einen Lärmschutz in Form einer beispielsweise bis zu 3 Meter hohen beidseitigen Lärmschutzwand zu errichten und diese als DB AG zu finanzieren?

Im Rahmen der Bedarfsplanmaßnahmen Schiene des Bundes soll die Ausbaustrecke 48 München–Lindau–Grenze D/A elektrifiziert und ausgebaut werden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Vorhabenträger und Bauherr werden im Rahmen der Antragstellung für die Planrechtsverfahren auch die Belange des Lärmschutzes berücksichtigen.

15. Ist grundsätzlich die Förderung der Neuerrichtung von Haltepunkten in den Ortsteilen Zech, Reutin und Oberreitnau aus Bundes- oder Landesmitteln möglich?

    Wenn ja, welche Förderung käme in Frage?

    Wenn nein, warum nicht?

Von den Infrastrukturbeiträgen des Bundes sind während der Laufzeit der LuFV (bis 2013) 973 Mio. Euro für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einzusetzen. Hiervon erhält das Bundesland Bayern rd. 120,1 Mio. Euro. Die Länder können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV gemäß § 8 Absatz 7 LuFV selbst bestimmen und mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333